

墨西哥湾油污案责任限制问题思考

文 ■ 厦门大学法学院教授、博士生导师 何丽新

墨西哥湾原油泄漏事故责任者相互追偿问题尚有待司法裁决,但面对史上最严重的漏油事故所造成的巨大经济损失,如何承担赔偿责任特别是责任限制问题,引发多方的质疑和研讨。

(一) 钻井平台运行者责任限制问题

早在2010年5月4日,“深水地平线”钻井平台所有人瑞士越洋钻探公司在美国得克萨斯州联邦地区法院提出,根据美国《1851年责任限制法》,以“深水地平线”钻井平台属于船舶为由,综合考虑其在“深水地平线”项目中的权益和获利,将其在漏油事故中的赔偿金额限制在26764083美元。钻井平台装置是否属于船舶,是否有权享受责任限制以及根据什么法律享受责任限制等问题值得思考。

1. 移动式钻井平台是否属于海商法意义上的船舶

“深水地平线”钻井平台属于半潜式钻井平台,其与船舶的共性大于异性,具有水上浮动式装置,且在一定程度上能够实现自行航行。美国司法实践中存在将钻井平台认定为船舶的判例,在1917年大湖钻探驳船与码头公司案(Great Lake Dredge v. Deck Co.)、1959年离岸公司与罗宾森案(Offshore Company v. Robinson)中,美国法院倾向于支持钻井平台是船舶类型的一种。《1973年国际防止船舶造成污染公约》也将移动式钻井平台纳入船舶范围。在我国海商法第三条所界定的“船舶”下,海上移动式装置如海上钻井平台亦属

于船舶范围,海上交通安全法第五十条所定义的船舶也包括移动式钻井平台。因此,移动式钻井平台可解释为船舶,依法享有海商法下船舶的权利包括海事赔偿责任限制的权利。

2. 移动式钻井平台是否有权享受油污责任限制

油气行业属于资本密集型的高风险行业,特别是海洋石油勘探开发。海事赔偿责任限制的宗旨就是保障和促进高风险的海运业发展,海洋资源的勘探开发属于应予以鼓励和扶持的行业,赋予移动式钻井平台享有责任限制权利,符合海事赔偿责任限制制度的立法本意。同时,海上石油工业迅猛发展,钻井平台的法律问题日益突出,油污损害赔偿压力不断加大。国际上已存在较为成熟的船舶油污损害赔偿机制,但钻井平台的油污赔偿问题缺乏相关规定。英国《商船法》、芬兰《海商法》等海洋石油业发达国家的立法中对于移动式钻井平台的责任限制问题都作出规定。因此,为统一油污损害赔偿机制的需要,鼓励海洋石油业的发展,应赋予钻井平台享有责任限制的权利。

3. 移动式钻井平台以何种方式享受油污责任限制

在钻井平台的责任限制方式上,主要有:准用船舶油污损害赔偿、地下油藏储量标准、区域制、事故制四种。“准用船舶油污损害赔偿”以国际上已经建立较完备的船舶油污损害赔偿法律制度体系,当移动式钻井平台发生井喷等事故造成油污污染时准用船舶的油污

损害赔偿办法,即对每一事故的赔偿额按船舶吨位计算。“地下油藏储量标准”认为钻井平台井喷的最大溢油量是地下油藏的储量,因此可将其与井喷溢油的关系类比船舶舱容与船舶油污的关系,以此确定责任限额。“区域制”认为世界上各个海区的情况和海洋石油开发业的发展程度千差万别,不同海域各国的经济承受能力和偿还能力差别很大,这些都导致不同的海区在发生油污事故时所面临的问题差异性大,而且目前重大油污事故发生后进行区域性合作是减轻油污损害的通常做法,加之国际上也已经存在一些区域性公约和协定,因此认为应按照钻井平台的作业海域制定不同的赔偿限额。“事故制”是以每次事故为基础计算油污损害赔偿赔偿责任限额,即对钻井平台造成的油污,对每一起事故综合评价其事故规模、事故所造成的损失、该事故的发生概率、事故原因及各种原因造成事故的概率等各方面因素,以此作为计算责任限额的客观合理标准。同时,将赔偿需求、平台所有人的承受能力、保险公司的承保能力等方面作为责任限额计算时的参考因素。

综合上述四种方式,事故制既考虑到了移动式钻井平台与船舶的差异,又能充分弥补钻井平台油污造成的巨额损失和保证海洋污染的治理,且在一定程度上减少了该行业的风险性,同样达到使作业者保持高度安全意识的目的,有助于防范油污事故发生,同时避免类似此次墨西哥湾漏油事故后美国国会

赋予钻井平台
责任限制权，
适用“事故
制”解决油污
赔偿问题。



立刻要求修改法律以提高责任限额的事件发生,解决固定的责任限额因时间推移而无法满足赔偿需要和各国因承受能力不同而对此看法不一的问题,是维护法律稳定性、统一性的可行之策,不仅能够充分保护污染事故当事双方的合法权益,而且又不会破坏国际油污损害赔偿体系的完整性,有助于早日实现钻井平台油污损害赔偿制度的统一。另外,事故制与目前海上石油作业的油污责任保险计算方式保持一致,能协调海洋石油工业和保险业的一致性发展,较之其他方法相比更为合理和便捷可行。

(二)海上原油勘探开发者责任限制问题

2010年6月16日,英国石油公司建立“海湾海岸索赔工具”(GCCF)的赔偿方案,创建200亿美元的赔偿基金,专门用于赔偿漏油事故中的受害者。截止到2011年12月1日,已赔付140亿美元(含清污费用)。根据美国《1990年油污法》,英国石油公司有关原油泄漏事故所造成的经济损失赔偿限额为7500万美元。但英国石油公司并未将该数额作为赔偿的上限,美国参议院一小组委员会在2010年6月30日亦投票决定不以该数额作为漏油事故赔偿的上限。美国国会议员普遍认为7500万美元的限额过低,美国参议院环境与公共事务委员会通过口头投票批准上述小组所作出的决定。

美国《1990年油污法》的出台,源于1989年3月24日“Exxon Valdez”油轮在

美国阿拉斯加威廉王子湾附近暗礁搁浅、泄漏近1100万加仑的原油、油污波及阿拉斯加海岸1300英里地区的事件。基于此,为积极采取对策,美国通过《1990年油污法》,建立自己的船舶油污损害赔偿机制,成为世界上规定船东责任限额最高、基金补偿最多的国家。

《1990年油污法》适用于任何船舶(包括除油轮之外的船舶)或设施在美国可航水域或毗连的岸线发生油类排放或者油类排放的重大威胁,建立由船东和货主共同承担油污损害赔偿的责任,规定油污责任方(包括污染船舶的船舶所有人、经营人和光船承租人)应对油污负连带责任和严格责任,责任范围包括:清污费用;对自然资源和动产及不动产的损害(包括间接经济损失);为食物、遮蔽和生活必需而使用自然资源维持生计的损失;财政收入损失(包括税收);利润和创收能力的损失;在清污期间及之后提供服务产生的额外费用等。《1990年油污法》不仅大幅度提高油污责任限额和规定宽泛的油污责任范围,而且规定极其严格的责任限制条件,强调:在重大过失或恶意行为,或违反适用的联邦安全、构造或操作规则的情况下,责任方不得享受责任限制。同时,该法允许各州立法、有些州无责任限制的规定。因此,即使某一油污事件属联邦管辖责任方可享受责任限制,但是该责任方仍可能依据州法规而面临额外的索赔。任何船舶所有权人从此推出的结论是其油污责任在大多数情况下实

际上是无限制的。《1990年油污法》还对根据美国1986年国内税收法制定的溢油责任信托基金作出修正,该基金主要用于赔偿油污损失、支付清污费用、评估自然资源损害费用以及与深水港责任基金有关的责任、与离岸油污赔偿基金有关的责任等其他开支。

在墨西哥湾漏油事故中,《1990年油污法》为英国石油公司200亿赔偿基金的运作以及其他应急处理环节提供了框架和机制保障。但面对《1990年油污法》严格的责任限制条件和宽泛的责任范围,英国石油公司主动放弃了7500万美元的赔偿限额。

(三)对我国的启示

1.赋予钻井平台责任限制权,适用“事故制”解决油污赔偿问题

海洋油气生产对我国国民经济的发展有着重大意义,目前我国海上石油的勘探开发正处于蓬勃发展阶段,而且在2010年以后,随着陆上石油总产量的逐步减少,我国石油的增加产量将主要依靠海上开采完成。但我国相应的法律研究和立法工作却极为滞后,对于钻井平台油污事故还没有形成完整的、能够给予受害人充分赔偿的制度体系,因此,在日益严重的油污威胁和在对移动式钻井平台油污责任问题尚未有专门的国际公约或国内法规制的背景下,为真正扶持和保护我国海洋石油勘探开发业的健康发展,保障海上作业安全,在促进海洋资源开发与保护受害者利益、保护海洋环境之间取得平衡,满足海洋资

源开发和海洋环境保护可持续发展的要求,应赋予钻井平台责任限制权利,可以适用“事故制”为基础的油污损害赔偿责任制来调整油污赔偿问题。

2.规定严格的责任限制条件,实行责任限制丧失条件的举证责任客观化

随着海洋资源开发活动对海洋环境的影响日益加重,海洋环境侵权损害可造成财产毁损、资源消耗、人身伤亡、环境要素损害等。财产损害可以金钱弥补,资源消耗却难以恢复,环境损害后果和修复成本更是不可估计。油污产生的海洋环境损害后果极其严重,巨大的赔偿责任超乎责任个体的赔付能力,因此应赋予责任限制权利。但针对海上油污损害的特殊性,各国立法和国际公约均规定责任主体享受责任限制应具备一定条件,否则将丧失责任限制的权利。我国海商法第二百零九条也规定“经证明,引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,责任人无

权依照本章规定限制赔偿责任。”我国在1980年1月30日加入的《1969年民事责任公约》规定船舶所有人对

油污损害赔偿实行严

格责任的同时,第五条第二项也规定

了责任限制的适用条件:“如事故是由于船舶所有人的实际过失或知情放任所造成,船舶所有人无权援引

责任限制。”尽管我国船舶

油污损害赔偿机制尚未健全,但可

以参照美国《1990年油污法》,规定严格的油污责任限制条件。

关于责任限制丧失条件的举证责任,我国海商法没有明确规定。若要求油污索赔方举证责任主体的行为属于“故意造成损失或明知这一损失可能发生而轻率作为或不作为”,因对加害行为的认知信息不对称,将使索赔方陷入客

观上的举证不能。而责任主体对自己的行为最清楚,且掌握着相关的证据,由责任主体反证自己不存在“故

意造成损失或明知这

一损失可能发生而轻率作为或不作

为”,相比较索赔方举证,显然更

具有可操作性。而且,索赔方的

诉权建立在遭受

“油污损害”基础上,

这一主张的必然要求已包

含证明损害是油污造成的。最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第四条第三款也规定,因环境污染

引起的损害赔偿诉讼,由加害人就法律规定的免责事由及其行为与损害结果之间不存在因果关系承担举证责任。因此,应实行油污责任限制丧失条件的举证责任客观化,由责任主体承担举证责任。

而责任主体对自己的行为最清楚,且掌握着相关的证据,由责任主体反证自己不存在“故意造成损失或明知这一损失可能发生而轻率作为或不作为”,相比较索赔方举证,显然更具有可操作性。

雪佛龙公司 巴西近海原油泄漏案例分析及借鉴

文 ■ 中国海洋大学法学院教授、博士生导师 于阜民

本世纪初始,从墨西哥湾到南大西洋以及西太平洋沿岸,从事海洋石油勘探开发的跨国公司酿成海上溢油重大环境污染事故乃至生态灾难事件频发。

以法律视角看,海洋污染与陆地环境污染有显著区别:前者危害结果往往波及境外,可能发生国际法与国内法责任竞合;就多数国家而言,海洋环境保护法律制度建设及司法实践相对滞后抑或贫乏。本文以美国雪佛龙石油公司参与巴西近海石油开发而发生油井泄漏事

故一案为鉴,以当代国际环境法暨我国环境保护法为基础,着重讨论人民法院面对海上溢油环境污染事故案的法律适用问题。

一、巴西环境保护司法范例:雪佛龙公司石油泄漏案

2011年11月23日英国广播公司(BBC)的新闻网页登载了引人注目的消息:巴西国家石油管理局(ANP)称,将暂停美国雪佛龙石油公司(Chevron)在巴西

境内的石油钻探活动,直至其查清里约热内卢海岸的石油泄露事故原因。

Chevron巴西公司的负责人George Buck在巴西议会下院公开露面,对原油泄漏事故公开道歉说,Chevron公司尊重巴西的国家、民众以及巴西的环境、法律和制度,强调将尽可能地采取措施以迅速、安全地控制事态的发展。巴西海岸石油泄露重大海洋环境污染事故的事实由此得到巴西当局确认。

事故地点位于里约热内卢海岸的